



MINISTEREN

Dato 26. april 2007
J nr. 004-U18-138

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Trafikudvalget har i brev af 30. marts 2007 stillet mig følgende spørgsmål nr. 188 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 188:

"Ministeren bedes kommentere læserbrevet vedrørende Taxabestilling i Ny Aalborg Kommune af Keld Petersen i Limfjords-Nyt nr. 4, 5. årgang, April 2007. Spørgeren bekymrer sig især om serviceringen af taxi-kørsel i de nordjyske landdistrikter. Som det fremgår af læserbrevet, er servicen kraftigt forringet efter, at Aalborg Kommune har lagt de tidligere taxivognmænd fra Sejlflod, Hals og Nibe Taxa ind under fælles bestillingscentral i Aalborg. Frederikshavn Kommune arbejder pt. med at lægge de lokale taxivognmænd i landdistrikterne ind under Taxa – Vendsyssel, der er fælles bestillingscentral for Hjørring og Frederikshavn Kommune. Dette vil medføre en stærk forringelse af servicen i landdistrikterne og en eventuel lukning af flere små taxiselskaber, hvilket skyldes de økonomiske byrder denne tilslutning medfører. Ministeren bedes endvidere forholde sig til samme problemstilling på landsplan."

Svar:

Pligten for taxivognmænd til at tilslutte sig et bestillingskontor, når antallet af taxier (dvs. taxitilladelser) i en kommune kommer op på 10 eller derover, har været i taxilovgivningens i mange år. Det er således ikke en ny ting i forbindelse med kommunalreformen.

Efter kommunalreformens ikrafttræden den 1. januar 2007 er der dog nu et større antal taxivognmænd, der er omfattet af taxilovens krav om tilslutning til et bestillingskontor, idet kommunerne er blevet større.

Formålet med bestillingskontorerne er at bidrage til, at der kan være den bedst mulige betjening herunder bl.a., at der ikke er urimeligt lange ventetider på bestilte taxier. Bestillingskontorets opgave er – døgnet rundt – at modtage og fordele bestillingen på taxikørsel ligeligt blandt de tilsluttede taxier.

Taxivognmænd, der er tilsluttet et bestillingskontor, skal dække en forholdsmæssig del af bestillingskontorets udgifter. Udgifterne omfatter som hovedregel dels månedlige driftsudgifter til bestillingskontoret, dels udgifter til



sikkerhedsstillelse for evt. økonomiske krav, der kan blive rejst mod en vognmand.

Side 2/2

Det er vanskeligt at vurdere, om de merudgifter som en vognmand, der ikke tidligere har været tilsluttet et bestillingskontor, får i forbindelse med en tilslutning, vil slå igennem med fuld styrke. Omkostningerne kan – helt eller delvist – opvejes af en forøget indtjening, som bestillingskontorerne kan bidrage til. Her tænker jeg særligt på den mulighed, bestillingskontorerne har for at tilrettelægge bestillingerne, så taxierne udnyttes bedre, dvs. at omfanget af ”tomkørsel”, hvor taxier kører uden passagerer, reduceres.

Jeg vil også nævne, at kommuner har mulighed for at fritage taxivognmænd fra at tilslutte sig et bestillingskontor.

I forbindelse med ændringen af taxiloven i december 2006 har jeg lagt særlig vægt på, at der er skabt bedre muligheder for kommuner for at fritage taxivognmænd fra at tilslutte sig et bestillingskontor.

Lovændringen har således udvidet kommunernes muligheder for at fritage taxitilladelser fra tilslutningspligten uden samtidig at skulle belægge tilladelserne med vilkår, som begrænser de pågældende tilladelser til fortrinsvis at omfatte geografisk afgrænsede områder udenfor bymæssig bebyggelse.

Formålet hermed har været at sikre kommunernes muligheder for at tilvejebringe og fastholde en tilfredsstillende publikumsbetjening ved at gøre administration af taxilovens princip om tilslutningspligten mere fleksibel.

Det skal nævnes, at antallet af taxier fastsættes ud fra en vurdering af behovet for taxikørsel i kommunerne. Det er den enkelte kommune, der således vurderer behovet for taxier og på den baggrund fastsætter antallet af taxitilladelser.

Med venlig hilsen

Brian Mikkelsen
fg. transport- og energiminister